A l'Ordre du Jour

Le Centenaire du chemin de fer

C'est le 15 septembre 1830 que circula, entre Liverpool et Manchester, le premier train de voyageurs.

L'Angleterre célèbre en ce moment le centième anniversaire de la mise en marche du premier train. C'est en effet le 15 septembre 1830 que « The Rocket » (La Fusée) de Georges Stephenson remorqua triomphalement sa file de voitures entre Liverpool et Manchester.

A la fin du dix-huitième siècle, le principe des rails était déjà connu. Dans les mines de Cornouailles et dans celles de la région de Saint-Etienne, on utilisait des voies en bois sur lesquelles roulaient des wagonnets traînés par des chevaux. Le bois s'usant trop rapidement, on garnit ces rails de platebandes en fer, puis on leur substitua des rails saillants en fonte. Quand à la première locomotive on peut dire que ce fut Joseph Cugnot qui l'imagina.

Les premiers essais

Cet inventeur, qu'encourageait Choiseul, construisit en effet, en 1769 une machine à feu roulante qui se mit en marche par ses propres moyens, mais qui, hélas ! une fois partie, ne put plus s'arrêter et qui démolit tout ce qu'elle rencontrait sur son chemin. En 1800, un Américain, Evans, mis sur pied une machine utilisant la vapeur à haute pression et qui circula dans les rues de Philadelphie. En 1801, Trevithick et Vivian présentèrent aux directeurs des mines de Cornouailles un engin qui pouvait rouler à la vitesse de quatre kilomètres à l'heure, mais qui usait par contre une quantité terrible de combustible. En 1811, Blenkinsop prit un brevet pour une locomotive qui était mise en mouvement par une roue dentée qui s'engrenait sur une crémaillère fixée entre les rails. Ce système engendrait une résistance énorme. On l'employa cependant durant plus de douze années. En 1813, Brunton, esprit curieux, persuadé comme tous les promoteurs de rail, que l'adhérence de la roue à la voie serait toujours insuffisante à entraîner la marche du véhicule, imagina une machine pourvue de béquilles. Ces béquilles prenaient leur point d'appui sur le ballast, et, en principe devaient pousser le convoi en avant. Mais bientôt Blackets démontra que, pourvu que la locomotive fut assez lourde, l'adhésion serait toujours assez complète pour empêcher les roues de patiner.

Les premières locomotives qui aient réellement fonctionné continuellement avec succès datent de 1814 et sortaient des ateliers de Georges Stephenson. Elles ne dépassaient cependant point six kilomètres à l'heure et se montraient rétives dans les côtes.

En 1827, un Français, Marc Seguin, ayant remarqué la faible pression de la locomotive de Stephenson, eut l'idée de faire traverser la chaudière par des tubes de fumée, tubes qui mettaient en communication le foyer de la machine placé non plus à l'intérieur, mais en arrière de la chaudière, avec la cheminée. La surface de chauffe fut, de ce fait, considérablement augmentée.

Marc Seguin s'entendit avec Stephenson et ensemble, ils mirent au point « The Rocket ».

Du 40 à l'heure !

En 1829, le coton à destination de l'Angleterre parvenait de New-York à Liverpool en 21 jours ; mais de Liverpool à Manchester, il ne fallait pas compter moins de 45 jours, tant les canaux et les routes étaient encombrés. Un nouveau moyen de transport s'imposait. Une compagnie se fonda qui devait créer la ligne Liverpool-Manchester, et qui mit en concours les locomotives des divers inventeurs. Cette compétition se tint au mois d'octobre 1829 sur le plateau de Rainhill. G. et R. Stephenson présentaient «The Rocket», John Braithwaite «The Novelty», Thimothée Hackworth « The Sans-Pareil », Bustral « The Perseverance ». Enfin, l'illustre Branderth amena « The Cycloped », splendide machine à vapeur qu'un cheval mettait en mouvement.

Le jury demandait une locomotive pesant quatre tonnes et demie, marchant à la vitesse de 15 kilomètres à l'heure et pouvant traîner quinze tonnes. « La Fusée » n'en remorqua que treize, mais à la vitesse de vingt-quatre kilomètres. Sans autre charge qu'un wagon contenant 36 voyageurs, elle atteignit quarante à l'heure.

Cette dernière performance modifia le plan primitif des concessionnaires de la ligne Liverpool-Manchester, qui décidèrent incontinent, de doubler le service marchandises d'un service voyageurs. Le 15 septembre 1830, le but était atteint.

L'opinion de M. Thiers

Tandis que Peel, alors premier ministre britannique, s'écriait : « Hâtons nous de construire des lignes ferrées d'un bout à l'autre du royaume, si nous voulons conserver à l'Angleterre sa place prépondérante sur le marché européen » Thiers, en France, proclamait : « Les chemins de fer ne sont bons qu'à servir d'amusement aux curieux d'une capitale ou de moyen de transport dans quelques cas exceptionnels. »

En France, à cette époque, on travaillait avec ardeur à l'achèvement des lignes de Saint-Etienne à Lyon, conçues pour le transport des marchandises, mais qui, dès 1832, prirent des voyageurs. Une partie de la population de cette région partageait au demeurant l'opinion de Thiers. Les Stéphanois proclamaient qu'au rail ils préféraient de beaucoup « un bon canal qui transporterait surement les marchandises, mais où encore on pourrait le dimanche *pêcher à la ligne*. » En Angleterre même, où le plus grand nombre des esprits s'avérait favorable au chemin de fer, il fallut cependant protéger les ingénieurs et les ouvriers des lignes en construction de la fureur de certains propriétaires terriens qui se croyaient lésés par la vapeur et organisaient des battues « en vue de détruire la vermine ferroviaire ». A Stephenson, un lord déclare : « Que ferez-vous le jour où une vache s'égarera sur la voie au moment du passage d'une locomotive ? » « Ce sera très dommage pour la vache », répondit Stephenson. A un autre qui disait : Les chevaux seront effrayés par la cheminée de la machine portée au rouge par la vapeur » — « Qui persuadera aux chevaux que la cheminée n'est pas précisément peinte en rouge ? » En Hongrie, les gazettes proclament : « Comment oserait-on exiger des membres de la noblesse qu'ils soient exacts dans les stations à l'heure du départ des convois? En Allemagne, on recommande spécialement d'entourer de chaque côté la voie d'un mur de trois mètres de haut, afin de dissimuler les locomotives aux populations simples, qu'une telle vue frapperait d'épouvante. En Belgique, on assure que les fromages transportés par chemin de fer arriveront d'eux-mêmes bien avant le train qu'ils auront pris....

Le succès !

Le chemin de fer de Saint-Germain fut ouvert à l'exploitation le 26 août 1837. Il n'allait au demeurant que jusqu'au Vésinet. Il parcourait donc une longueur de 19 kilomètres. Le 14 avril Le Pecq fut relié à Saint-Germain par un chemin de fer atmosphérique.

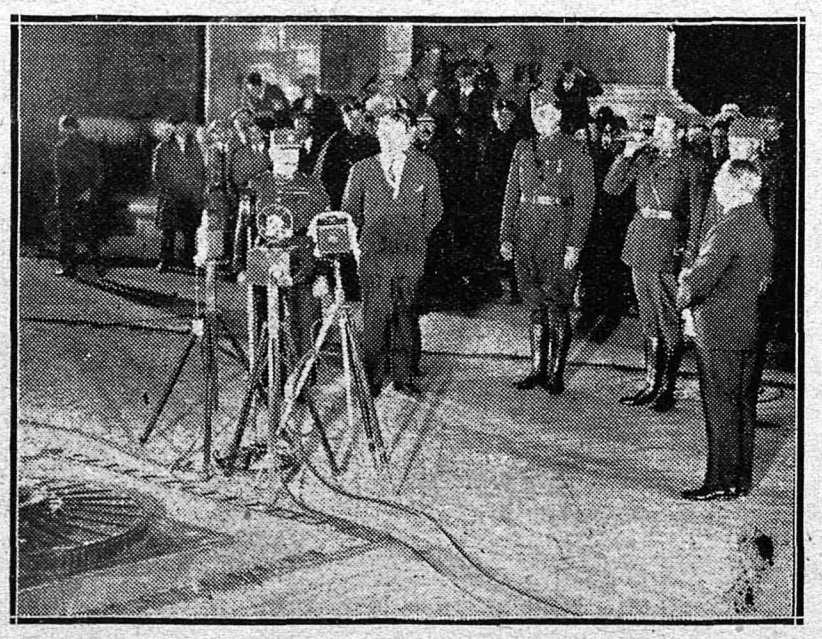
En 1837, il n'y avait pas de gares intermédiaires entre Paris et Le Pecq. En 1838, trois gares furent créées : Asnières, Nanterre, Chatou. En 1841, on ajouta Colombes et Rueil ; en 1847 Le Vésinet ; en 1905, Clichy, Bécon, Les Vallées.

Le nombre des trains était, en 1837, de un toutes les deux heures dans chaque sens, soit 16 trains par jour pour les deux sens. Le premier convoi quittait Paris pour Saint-Germain à 6 heures du matin, et Saint-Germain pour Paris à sept heures ; les derniers départs étaient respectivement huit heures et neuf heures du soir.

Le trajet s'effectuait à cet époque en 30 minutes. En 1856, le train allant jusqu'à Saint-Germain et desservant plusieurs gares, met de 38 à 42 minutes.

Le prix des places en 1848 était (en semaine) le coupé : 2 francs ; la «diligence », 1 fr. 65 ; le wagon, 1 fr. 40. Ce qui donnait respectivement le dimanche 2 fr. 25, 2 francs et 1 fr. 65. En 1856, ces prix furent baissés.

GIL



Instantané de la cérémonie franco-américaine qui s'est déroulée sous l'Arc de Triomphe.

Revue des Revues

LES LOIS QU'ON TOURNE

Il existe une loi pour la protection des sites. Elle interdit l'apposition de panneaux-réclames ailleurs que dans le voisinage immédiat des villes et des villages. Ainsi, pensaient les auteurs de la loi, les touristes ne seront pas privés de la vue des paysages.

Mais la loi ne pouvait interdire aux propriétaires de placer des affiches sur leurs maisons.

Avec une ingéniosité digne des grands lanceurs américains, nos agents de publicité ont trouvé le moyen de respecter la loi tout en la tournant : ils ont construit des maisons le long des routes à seule fin d'y placer des panneaux d'annonces !

D'un bout à l'autre de la France, on voit... des bleus, des rouges, des jaunes éclatants, qui ne doivent rien à la nature, mais recommandent des produits dont on croyait avoir eu une connaissance suffisante dans les agglomérations..

Il faut admirer la trouvaille, en se disant qu'après tout, nombre de touristes voyagent surtout pour faire du kilomètre et ne se soucient nullement des sites qu'ils pourraient apercevoir sur leur chemin.

Mais un regret subsiste : ces maisons ne sont pas de vraies maisons. Elles sont minuscules ; à l'intérieur, il n'y a rien et il n'y a place pour rien. Mais elles possèdent une porte et une fenêtre, et elles sont soumises aux exigences du fisc qui a maintenu la part départementale et communale des vieilles contributions.

Si elles étaient un peu plus vastes, elles pourraient recevoir quelques habitants ; elles aideraient, du moins, à résoudre la crise du logement.

Le Cri de Paris.

Le trente-quatrième Charlot.

Charlie Chaplin vient de faire une expérience bien divertissante. Il y songera sans doute longtemps ; peut-être en tirera-t-il un film, qui se pourrait appeler : l'esprit d'imitation.

Chaque année, à Hollywood, se donne un grand bal costumé. Charlie Chaplin, qui sort peu, raconte l'*Européen*, décida pourtant d'aller faire un tour à cette fête et, ma foi, sans chercher midi à quatorze heures, il se déguisa en Charlot, en lui-même : la petite moustache et la badine, les godillots et le petit melon.

—Encore un Charlot ! s'écrièrent les organisateurs en le voyant arriver. Entrez monsieur, entrez. Il y a déjà trente-trois Charlots dans la salle ; vous ferez le trente-quatrième, et le dernier espérons-le.

Personne n'avait reconnu Charlie. A vrai dire, il était imité merveilleusement et semblait réfléchi par trente-trois miroirs impeccables. On le poussa sur l'estrade avec ses sosies, sous l'œil expert des jurés, car la fête se terminait par une distribution de prix.

Charlot — le vrai — fut classé neuvième. Dans la bonne moyenne, quoi.

Imiter, imiter, des légions d'hommes n'ont qu'un souci : imiter. C'est peut-être tout ce qu'ils ont de mieux à faire. Et pourquoi Charlie ne tirerait-il pas un film de cette drôle d'aventure ? Il ne mécontenterait personne et, à coup sûr, ferait rire tout le monde. Car vous entendez bien que les trente-trois Charlots sur l'écran ne se reconnaîtraient pas une minute et continueraient, tout comme devant, à se croire très intelligents.

Artigny.

NOMS BAROQUES

Si vous avez une heure devant vous, demandez à un employé de mairie, bureau de l'état civil, de vous laisser consulter le manuel des prénoms autorisés. Vous vous ferez une pinte de bon sang en relevant des noms comme ceux-ci :

Aphtôme, Aphrase, Azadannes, Epaphrodite, Euspice, Exupère, Filan, Grapasy, Gourdin, Latin, Marole, Principe Sierge, Siran, Vérissime.

Voilà pour les garçons. Pour les filles vous aurez le choix entre ces vocables pleins de grâce et de douceur :

Aselle, Avôye, Beuve, Bonne, Conchine, Ethelvide, Gemme, Impère, Sunivergue, Sabigoton, Secondole, Théophanon, Udaldesque, Vincienne et Zuarde.

Où a-t-on été pêcher ces noms-là, grands dieux ? Toujours est-il qu'ils existent et que si, demain, vous voulez en affubler un nouveau-né, vous en aurez officiellement le droit.

Le Journal de Saint-Yves.

UNE IDEE INGENIEUSE

De même que les cadenas se vendent généralement avec deux clefs et les autos avec cinq roues, une maison de commerce américaine va désormais vendre les bas par trois la paire, si l'on peut dire. Le troisième bas sert à remplacer l'un des deux autres en cas d'accident ; qu'une maille vienne à sauter, qu'une tache macule la gaine de soie. et le remplacement peut s'opérer immédiatement, même si l'on est en visite ou en promenade... à condition, bien entendu, d'avoir le bas de rechange dans son sac à main. Et ainsi on ne sera plus obligé de jeter la paire dès que l'un des deux bas a le moindre accroc.

Voilà une idée qui fera sans doute son chemin.

Le Film de la Semaine

LA VALSE D'AMOUR

Superproduction Sonore, chantante et parlante de la U. F. A.

C'est une histoire bien compliquée que celle qui sert de thème à ce scénario. On nous présente, d'abord, un dénommé Fould. C'est bien le type de son emploi. Businessman, Fould est le roi de l'automobile, le fameux industriel du Détroit. Comme de bien entendu, son fils, qui est un jeune homme de vingt ans a été très mal élevé et gâté par son richissime père qui ne peut obtenir de ce gaillard aucun travail sérieux.

Bobby — c'est le nom de ce jeune homme est un beau garçon (distribution Willy Fritsch) et il nous est présenté, menant une vie oisive et luxueuse.

Bref, un jour une dispute éclate entre Bobby et son père et voilà l'enfant prodigue qui part à l'aventure.

Bobby qui a toujours été élevé parmi les vilebrequins et les arbres à cames, à cause de la situation de son père, connaît à fond l'automobile, et c'est une science qu'il va pouvoir mettre à profit, car le film nous le montre roulant à toute allure et rencontrant, arrêtée sur le bord de la route, une auto en panne. Boby, fort complaisamment offre ses services, pour la réparation de la voiture, et, en un clin d'œil il a vu ce qui n'allait pas. Il répare l'avarie et il s'apprêtait à poursuivre sa randonnée quand le propriétaire de la voiture en panne, prince auhentique et archiduc, séduit par les façons obligeantes de Bobby, lui propose de l'emmener à titre d'O. K. c'est-à-dire de « bon à tout faire ».

Bobby qui n'avait aucun but précis accepte.

Or voici que, justement, l'archiduc devait retourner en Europe pour fêter l'anniversaire de sa mère, l'archiduchesse de Lauenbourg.

Au fond, cette fête n'était qu'un prétexte, comme le montre la suite, pour fiancer l'archiduc avec la petite princesse Eva de Lauenbourg.

Voilà donc l'archiduc et son fidèle Bobby partis en avion pour cette réception..

Mais le prince apprend, au cours d'une étape, la machination qui se trame. Et, dame, ce procédé lui convient d'autant moins qu'il tient à conserver sa liberté de jeune homme le plus longtemps possible.

Puisque Bobby est là, il va le charger de le représenter. Il lui laisse un billet et s'éclipse.

C'est alors que nous assistons à une scène digne du mélo mais fort bien interprétée : Bobby se fait passer aux yeux de tout le monde, pour le véritable prince. L'archiduchesse ne connaît pas son fils (c'est ce qu'il y a de curieux !) mais enfin accepte Bobby comme son digne héritier. Bobby est splendide dans son uniforme de gala emprunté à l'archiduc.

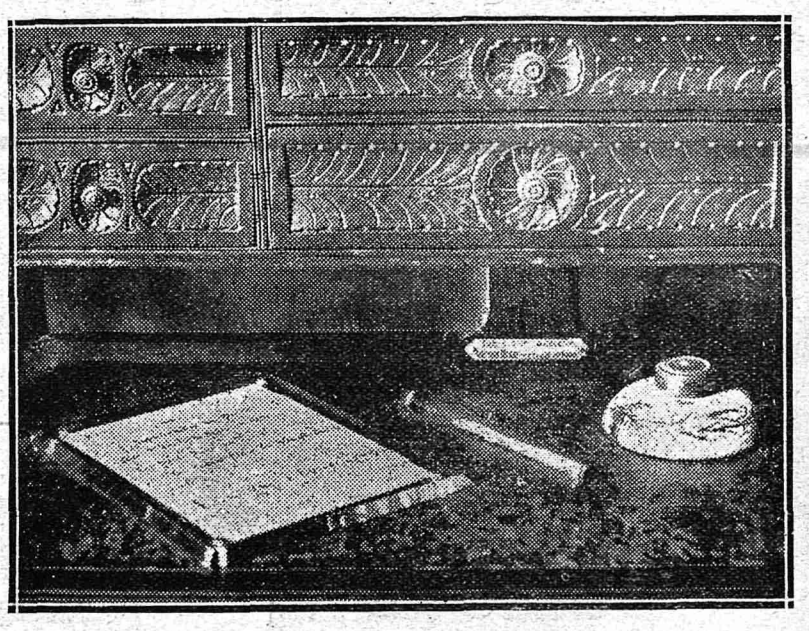
Mais l'histoire se complique. C'est que la jeune princesse Eva (Lilian Harvey) qui est fort jolie et très séduisante, après avoir refusé de se laisser fiancer à l'archiduc, s'éprend du beau jeune homme, pendant qu'ils dansent ensemble une fameuse valse (c'est là le titre du film)qui l'ensorcelle de ce garçon.

Donc, tout va pour le mieux, et il ne reste plus qu'à fiancer les deux jeunes gens, puisque Bobby a montré, par ailleurs, des sentiments certains vis à vis de la jeune fille. Mais c'est aller trop loin, et Bobby sent bien qu'il ne peut usurper plus longtemps un prestige auquel il n'a pas droit. Aussi, le cœur ulcéré, il va répondre négativement au projet de fiançailles, dont lui fait part l'archiduchesse.

Coup de théâtre : l'archiduc authentique paraît et, cette fois-ci veut épouser la princesse Eva qui est décidément très jolie et qui lui plaît infiniment.

C'est encore Bobby qui sera chargé d'arranger cette délicate affaire et nous assistons à la scène pathétique entre la princesse Eva et Bobby. Furieuse de ce qui s'est passé, elle reçoit Bobby avec des injures, mais, comme Bobby est beau garçon et qu'elle l'aime, elle va tomber en larmes dans les bras de celui-ci.

Conclusion : la princesse épousera le roi de l'automobile et quand a l'archiduc il se consolera philosophiquement d'avoir été trop bien « doublé ».



VICTOR HUGO PRECURSEUR

Au musée Victor Hugo on peut voir cet encrier, ce porte-plume et ce manuscrit où l'illustre écrivain s'exprime en ces termes : « Je représente un parti qui n'existe pas encore, le parti Révolution-Civilisation ; ce parti fera le 20e siècle. Il en sortira d'abord les Etats-Unis d'Europe, puis les Etats-Unis du Monde.

ECHOS

D'un propectus d'un bon petit hôtel de province, nous extrayons ce renseignement :

⁂

« Les pensionnaires ont le droit pendant la saison des raisins, de faire chaque matin, gratuitement une cure dans les vignes de la maison, en mangeant sur place, autant de grappes de raisins qu'ils le désireront».

Mon Dieu ! Cela n'est pas nouveau!

Savez-vous que dans les auberges de Bourgogne (il y a cent ans au plus) on buvait le vin à l'heure ?...

On enfermait le client dans la cave et il y buvait tout son saoûl... Ne prenez pas ce mot en mauvaise part !... Il paraît au surplus que le calcul du commerçant n'était pas si mauvais ; il y a un degré de saturation, paraît-il.. Et puis, lequel d'un touriste qui a grapillonné dans la vigne de son hôtel, au titre le plus gracieux du monde, voudrait se permettre d'une manière impolie de sauter au moment... du quart d'heure connu ?...

⁂

Dans le courant du mois d'août, on fit une grande fête, dans un village de la côte Basque, en l'honneur du grand compositeur, Maurice Ravel, né dans cette commune.

Festival Ravel ! Exécution de morceaux de musique Ravel ! Inauguration d'un quai : Maurice Ravel !...

Tout le monde, ou peu s'en faut, sait qu'autrefois, Maurice Ravel refusa la croix de la Légion d'Honneur. Mais être à l'honneur de son pays natal, cela ne peut se refuser ; cela vaut, surtout pour un artiste tel que Maurice Ravel, toutes les plus grandioses et honorifiques distinctions de la terre.

L'Art

L'emploi utile de l'eau de Javel

C'est, l'un des procédés les plus efficaces, tant pour la *désinfection* générale que pour la *stérilisation* ou javellisation des eaux destinées à l'alimentation.

L'eau de Javel étant un produit de nature instable dont la préparation et la conservation demandent des précautions spéciales, il est indispensable que le public puisse trouver dans le commerce des eaux de Javel de titre garanti et d'une efficacité certaine. Cette nécessité n'a pas échappé au Service de la répression des fraudes chargé de la surveillance des produits offerts au public.

C'est ainsi qu'un contrôleur spécial, agissant sous l'autorité de l'inspection régionale de Strasbourg, est venu sur place pour se rendre compte de la qualité des eaux de Javel offertes par le commerce, et s'assurer que toutes les précautions sont prises par les fabricants et les commerçants pour que ce désinfectant de choix soit présenté dans les meilleures conditions possibles.

Il est utile de rappeler ici succinctement le mode d'emploi : une eau de Javel de bonne qualité courante (12°) étendue de dix à douze fois son volume d'eau ordinaire, donne un liquide qui convient parfaitement pour toutes les pratiques courantes de *désinfection* et *désodorisation*, lavage de tous locaux et objets suspects, éviers, carrelages, meubles de cuisine, w. - c -., caniveaux, sol et murs des écuries, étables, etc... Pour la stérilisation des eau de boisson, mettre une goutte d'eau de Javel à 12° par litre d'eau à épurer et laisser agir une demi-heure.